

POWERED BY **Dialog****Cabin for tractor or forklift truck - has cabin frame with adjustable mounting on roll-over frame****Patent Assignee:** LINDE AG**Inventors:** NEUF O**Patent Family**

Patent Number	Kind	Date	Application Number	Kind	Date	Week	Type
DE 3404785	A	19850814	DE 3404785	A	19840210	198534	B
EP 152045	A	19850821	EP 85101132	A	19850204	198534	

**Priority Applications (Number Kind Date):** DE 3404785 A ( 19840210)**Cited Patents:** EP 39071 ; FR 2479361; GB 2020609**Patent Details**

Patent	Kind	Language	Page	Main IPC	Filing Notes
DE 3404785	A		18		
EP 152045	A	G			
Designated States (Regional): DE FR GB SE					

**Abstract:**

DE 3404785 A

The vehicle has vertical frames (15) to connect the chassis with the rollover frame. The doors and side panels of the cab are mounted on U-shaped support strips (1) which are clipped onto the vertical frames and secured in place.

The strip frames are mounted onto the vehicle frame with mastic padding (22) and with shaped side limbs. The door seals (12), door hinges and window frames (20) are located on the strip frames.

USE/ADVANTAGE - Cab for utility vehicle. Universal fitting independent of frame tolerances.

3/5

Derwent World Patents Index

© 2005 Derwent Information Ltd. All rights reserved.

Dialog® File Number 351 Accession Number 4377193

**(12)**

**EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

**(21)** Anmeldenummer: 85101132.0

**(51)** Int. Cl.<sup>4</sup>: **B 62 D 33/06**  
**B 62 D 27/02**

**(22)** Anmeldetag: 04.02.85

**(30)** Priorität: 10.02.84 DE 3404785

**(43)** Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
21.08.85 Patentblatt 85/34

**(84)** Benannte Vertragsstaaten:  
DE FR GB SE

**(71)** Anmelder: Linde Aktiengesellschaft  
Abraham-Lincoln-Strasse 21  
D-6200 Wiesbaden(DE)

**(72)** Erfinder: Neuf, Ottmar, Dipl.-Ing. (FH)  
Römerstrasse 93a  
D-8753 Obernburg(DE)

**(74)** Vertreter: Schaefer, Gerhard, Dr.  
Linde Aktiengesellschaft Zentrale Patentabteilung  
D-8023 Höllriegelskreuth(DE)

**(54)** **Fahrbare Arbeitsmaschine mit einem Aufbau.**

**(57)** Fahrbare Arbeitsmaschine wie Gabelstapler, Baumaschine oder dergleichen mit einem Fahrzeugrahmen und mit einem durch Stützstreben 15, 25 mit dem Fahrzeugrahmen verbundenen Fahrerschutzdach, wobei die Arbeitsmaschine mit einer mit mindestens einer Tür versehenen Fahrerschutzkabine ausgerüstet werden kann, wobei die Gelenke 2, 3 der Tür 13 an einem Hilfsholm 11 bzw. Hilfsrahmen 1, 11 angeordnet sind, der zumindest annähernd parallel zu einer Stützstrebe 15 oder 25 bzw. einer Strebe 6 des Fahrerschuttdaches an diese angebaut werden kann.

1

5

10

Fahrbare Arbeitsmaschine mit einem  
Aufbau

---

- 15 Die Erfindung betrifft eine fahrbare Arbeitsmaschine wie Hublader (Gabelstapler), Baumaschine, Landmaschine oder dergleichen mit einem durch Stützstreben mit dem Fahrzeugrahmen verbundenen Fahrerschutzdach. Dabei ist es auch bereits bekannt, nicht jede Stützstrebe  
20 einzeln auf den Fahrzeugrahmen abzustützen, sondern es ist auch bereits bei fortschrittlichen Gabelstaplern bekannt, mindestens jeweils zwei der Stützstreben durch einen parallel zum Rahmen verlaufenden Holm miteinander zu verbinden, der seinerseits durch elastische, schwingungs-  
25 verzehrende Glieder auf dem Rahmen abgestützt wird. Dabei bezieht sich die Erfindung auf eine Arbeitsmaschine, die mit einer Fahrerschutzkabine versehen werden kann, welche mindestens eine bewegliche Tür aufweist.
- 30 Bei derartigen bekannten Arbeitsmaschinen, bei denen nur ein Teil der Maschinen einer Serie mit Kabine ausgerüstet wird, ist es bereits bekannt, die Kabine dadurch zu bauen, daß Türen und Front- und Heckscheibe unmittelbar an die Streben des Fahrerschutzdachgerüsts  
35 angebaut werden. Derartige Fahrerschutzdachgerüste werden

1 jedoch mit groben Toleranzen hergestellt und auch die  
Türen von Fahrerschutzkabinen werden mit einer gewissen  
Toleranz gefertigt. Das erfordert zeitaufwendige, das  
heißt hohe Lohnkosten verursachende Anpassarbeiten.  
5 Zudem müssen an dem Fahrerschutzdachgerüst Befestigungs-  
mittel befestigt werden und zu diesem Zweck müssen am  
Fahrerschutzdachgerüst Gewindelöcher oder Laschen und  
Buchsen mit solchen nur für den Zweck des Anbaus der  
Kabinenteile nachträglich angebracht werden. Werden  
10 grundsätzlich alle Maschinen mit diesen Befestigungs-  
elementen ausgerüstet, obwohl nur ein Teil der Maschinen  
mit einer Kabine ausgerüstet wird, so wird viel Herstell-  
aufwand unnötig verbraucht und darüber hinaus stören diese  
Elemente den Anblick bei nicht angebaute Kabine. Aber  
15 auch bei angebaute Kabine ist meist nicht möglich, die  
Anschlußpunkte so zu gestalten, daß sie gut aussehen. Eine  
zweite Möglichkeit besteht darin, das Fahrerschutzdach-  
gerüst abzubauen und durch eine komplette Kabine zu er-  
setzen, deren Dach hinreichend steif gestaltet ist, daß  
20 sie die Aufgabe des Fahrerschutzdaches mit übernehmen  
kann. Auch das ist ein sehr aufwendiger Weg, zumal heute  
derartige Maschinen als Gesamtkonzeption gestaltet werden,  
das heißt sowohl die Gestaltung des Fahrerschutzgerüsts  
als auch die Gestaltung der Kabine darauf abzielt, diese  
25 Bauteile so gestalten, daß Bedienhebel, Fahr- und Brems-  
betätigungsorgane und so weiter optimal gestaltet und  
eingebaut werden können. Insbesondere bei den fortschritt-  
lichen Staplern, bei denen das Fahrerschutzdach zusammen  
mit den aufrechten Stützstreben und annähernd parallel  
30 zum Fahrzeugrahmen verlaufenden Streben einen kompletten,  
gegenüber dem Fahrzeugrahmen gefederten Fahrerschutzrahmen  
bildet, ist es möglich, den Fahrersitz und die Bedienungs-  
organe an diesem Fahrerschutzrahmen zu lagern. Bei Aus-  
tausch eines Fahrerschutzdaches gegen eine Fahrerschutz-  
35 kabine müssen bei derartigen Ausgestaltungen alle Anschlüsse

1

5

10 für Bedienorgane gelöst und neu justiert werden. Besonders  
ist dabei zu berücksichtigen, daß auch ein nachträglicher.  
Umbau eines Fahrerschutzdachgerüsts zu einer Kabine bei  
bereits an den Benutzer ausgelieferter Arbeitsmaschine  
möglichst einfach möglich sein soll. Unter Strebe beziehungs-  
15 weise Stützstrebe wird im folgenden Text gegebenenfalls  
auch jeweils eine Strebe des Fahrerschutzdaches an sich  
verstanden, die zumindest annähernd in der gleichen Ebene  
liegt wie die aufrechten Stützstreben.

20 Der Erfindung liegt die Aufgabe zu Grunde, eine Gestaltung  
für Kabinenbauteile zu finden, die einen einfachen schnellen  
Anbau der Kabinenbauteile an das Fahrerschutzdachgerüst  
ermöglicht, ohne enge Toleranzen für das Fahrerschutzdach-

25

30

35

0152045

- 1 gerüst und beziehungsweise oder die Türen erforderlich  
zu machen.

Diese Aufgabe wird gemäß der Erfindung dadurch gelöst,  
5 daß die Türführungsorgane, vorzugsweise Gelenke, jeweils  
einer Tür der Fahrerschutzkabine an einem Hilfsholm ange-  
ordnet sind, der zumindest annähernd parallel zu einer  
Stützstrebe des Fahrerschutzdachgerüsts anbaubar ist.  
Vorzugsweise ist dieser Hilfsholm Teil eines die Tür auf  
10 mindestens drei Seiten, vorzugsweise auf allen vier Seiten  
umgebenden Hilfsrahmens. Es bereitet keine Schwierigkeit,  
einen Hilfsholm beziehungsweise Hilfsrahmen derart anzubauen,  
daß durch die Gestaltung der verbindenden Elemente durch  
Toleranzen entstehende Freiräume überbrückt werden,  
15 beispielsweise kann ein solcher Hilfsrahmen mittels ein-  
stellbarer Festlegeglieder an drei oder mehr Punkten  
gegenüber Fahrzeugrahmen und Fahrerschutzdachgerüst fest-  
gelegt und justiert werden. An diesem Hilfsrahmen sind  
sowohl bei einer schwenkbaren Tür die Türgelenke wie auch  
20 das Türschloß befestigt, so daß die Lagerung der Tür  
und das Schloß von den Herstelltoleranzen am Fahrerschut-  
dachgerüst unberührt bleiben. Die Kabinenteile können aber  
auch alleine durch Festklemmen von die Streben umgreifenden  
Teilen festgelegt werden.

25

Zwischenräume zwischen Hilfsholm und Hilfsrahmen können  
durch elastische Mittel wie Dichtmasse oder Hohlgummi-  
profile oder Rundschnurringe oder dergleichen ausgefüllt  
werden oder können durch Montageschäume oder andere  
30 härtende Kunststoffe ausgefüllt werden, die infolge ihrer  
Starrheit und Festigkeit den Hilfsrahmen gegenüber dem  
Fahrerschutzdachgerüst und Fahrzeugrahmen fixieren. Ein  
Festklemmen kann durch von innen, das heißt von der  
Kabineninnenseite, gegen gelegte Verkleidungsbleche des  
35 Hilfsrahmens erfolgen oder es können im Hilfsrahmen selbst

1

5

10 sonstige Klemmvorrichtungen vorgesehen sein. Der Hilfs-  
holm oder Hilfsrahmen kann auch mit dem Fahrzeugrahmen  
oder den Streben beziehungsweise dem Holm des Fahrer-  
schutzdachgerüsts verklebt werden, das heißt durch eine  
Klebverbindung dauerhaft verbunden werden.

15

Derartige komplette, mit Tür versehene und in sich ausge-  
richtete Hilfsrahmen können leicht auf Lager gehalten  
und an einen Benutzer der Arbeitsmaschine ausgeliefert  
werden und können schnell ausgebaut werden und angebaut  
20 werden.

An dem Hilfsholm oder Hilfsrahmen können Anschlagkanten

25

30

35

1 oder Verkleidungsbleche oder Gegenhaltebleche vorgesehen  
sein, die Anschläge oder Halterungen für die Frontscheibe  
oder Heckscheibe der Kabine bilden.

5 Der Hilfsrahmen kann auch so gestaltet sein, daß er durch  
eine Falzung gleichzeitig zusammen mit einer Seitenfläche  
des Fahrerschutzdaches eine Regenrinne bildet.

Die Anzahl der für einen nachträglichen Anbau einer Kabine  
10 benötigten Einzelteile ist durch die Ausgestaltung gemäß  
der Erfindung so gering wie möglich, das heißt auch die  
Lagervorratshaltung und die Anzahl der auszuliefernden Teile.  
Andererseits brauchen am Fahrerschutzdachgerüst nicht von  
vorne herein Anschlagkanten, Falze oder Anschlagbleche vor-  
15 gesehen sein, die bei den Arbeitsmaschinen, an die keine  
Kabine angebaut wird, nicht benötigt werden und somit  
stören diese auch nicht den Anblick.

Die Erfindung wird im folgenden anhand eines Ausführungs-  
20 beispieles erläutert.

Figur 1 zeigt eine Seitenansicht eines eine Tür allseitig  
umfassenden Hilfsrahmens mit Tür und mit Teilen des Fahrer-  
schutzdachgerüsts.

25

Figur 2 zeigt einen Schnitt durch ein Teil der Figur 1  
gemäß der Linie II-II.

Figur 3 zeigt einen Schnitt durch ein Teil der Figur 1  
30 gemäß der Linie III-III.

Figur 4 zeigt einen Schnitt durch ein Teil der Figur 1  
gemäß der Linie IV-IV.

35 Figur 5 zeigt einen Schnitt durch ein Teil der Figur 1



1 gemäß der Linie V-V.

An dem Hilfsrahmen 1 sind die jeweils unteren Teile von zwei Scharniergelenken 2 und 3 befestigt, während die  
5 jeweils oberen Teile dieser Scharniergelenke 2 und 3 an einem Türblatt 13 befestigt sind, welches auf der den Scharnieren gegenüberliegenden Seite mit einem Türschloß 4 versehen ist, dessen Gegenlagerteil in dem Hilfsrahmen 1 angeordnet ist. Im oberen Teil des Türblattes 13 ist ein  
10 Fenster 5 vorgesehen. Mit 6 ist eine Strebe bezeichnet, die die unteren Enden der aufrechten Stützstreben 15 und 25 miteinander verbindet und zumindest annähernd parallel zu dem in der Zeichnung nicht mehr dargestellten Fahrzeugrahmen verläuft und gegenüber diesem elastisch abgestützt ist.

15 In Figur 2 ist zu erkennen, daß der Hilfsrahmen 1 im unteren Bereich aus einem Z-förmigen Bauteil 7 besteht, welches sich mit einem Holmteil 8 auf die Oberseite des Fahrzeugrahmens 6 auflegt. Mit dem oberen Flansch dieses Z-förmigen Bleches 7,8 ist ein Gegenblech 9 durch Niete 10  
20 verbunden, während das Bodenblech 11 mit dem Fahrzeugrahmen 6 verbunden ist. Das hat die Folge, daß die Teile 7 und 9 den Hilfsrahmen 1 gegenüber dem Fahrzeugrahmen 6 festlegen. Um die obere Kante der Bleche 7,8 und 9 ist ein Gummidichtprofil 12 gelegt. In der Figur 2 ist nur der  
25 untere Teil des Türblattes 13 zu erkennen. Aus dem oberhalb des Türschloßes liegenden Schnitt gemäß Figur 3 ist zu erkennen, daß auch in diesem Bereich der Hilfsrahmen 1 ein im Wesentlichen Z-förmiges Blech aufweist, welches in diesem Falle jedoch eine Vorfalzung 14 aufweist, die  
30 zusammen mit der aufrechten Strebe 15 des Fahrerschutzdachgerüsts eine Regenrinne bildet, wobei am Eingang des Spaltes zwischen dem Hilfsrahmen 1 und der Strebe 15 ein Dichtmassestreifen 16 eingefügt ist. Anstelle des im unteren Bereich neben dem Fahrzeugrahmen 6 vorgesehenen Gegen-  
35 bleches 9 ist hier ein Gegenblech 17 vorgesehen, welches

- 1 eine Anschlagabkantung 18 aufweist, gegen die die Front-  
scheibe 19 anliegt und durch eine Gegenhalterung 20 fest-  
gehalten wird. Zwischen der Anschlagabkantung 18 und der  
Scheibe 19 ist ein elastisches Dichtprofil 21 angeordnet.  
5 Der Raum zwischen der Stützstrebe 15, dem Hilfsrahmen 1  
und dem Blech 17 ist mit einem Hartschaum 22 ausgeschäumt,  
der einerseits dem Hilfsrahmen 1 gegenüber der Stütz-  
strebe 15 eine feste Lage gibt und andererseits vermeidet,  
daß hier ein Hohlraum entsteht, in dem sich Wasser fest-  
10 setzen kann, das zu einem Rosten von innen heraus führen  
kann.

Aus Figur 4 ist zu erkennen, daß in diesem Bereich auf  
der Innenseite ein Blech 23 vorgesehen ist, welches sich  
15 mit einer Dichtlippe gegen das Blech 24 legt, welches  
seinerseits zur Versteifung des Fahrerschutzdachgerüsts  
mit der Strebe 25 verbunden ist.

Aus Figur 4 ist weiterhin zu erkennen, wie das Scharnier 2  
20 einerseits am Türblatt 13, andererseits am Hilfsrahmen 1  
befestigt ist.

Aus Figur 5 ist zu erkennen, daß in dieser nur wenig  
oberhalb der Schnittebene gemäß Figur 4 liegenden Schnitt-  
25 ebene das Gegenhalteblech 23 verbreitert ist und mit der  
Hohlkehle der Stützstrebe 25 eine Rinne bildet, in der  
die Dichtungsmasse 26 gehalten ist, gegen die die Heck-  
scheibe 27 anliegt.

30 Zum Zwecke des Anbauens wird der Hilfsrahmen 1 komplett  
mit Scharnierge lenken 2, 3 und Türblatt 13 von aussen ein-  
gesetzt und gegen den Fahrzeugrahmen 6 gedrückt und sodann  
die inneren Bleche 9 beziehungsweise 17 gegengesetzt und  
durch Nieten 10 mit dem Hilfsrahmen 1 verbunden.

- 1 Abweichend von der vorstehend beschriebenen Lösung kann die Frontscheibe beziehungsweise Heckscheibe auch eingeklebt werden, wobei an dem Hilfsholm beziehungsweise Hilfsrahmen eine Anschlagkante beziehungsweise eine Anschlagleiste
- 5 vorgesehen ist und zwischen diese und die Scheibe Klebmasse eingebracht wird. In diese Klebmasse kann auch eine beispielsweise verchromte Zierleiste oder ein Zierprofil mit eingedrückt werden und mit verklebt werden, die dann die Scheibe umgibt.

10

Auch die Dichtungsmasse 26 kann durch eine Klebmasse ersetzt sein, beziehungsweise Klebmasse sein. Ebenso kann der Dichtmassestreifen 16 eine spritzbare Dichtmasse sein, die nachträglich angespritzt wird.

15

20

25

30

35

1

5

10

Patentansprüche

- 15 1. Fahrbare Arbeitsmaschine wie Baumaschine, Hublader  
oder dergleichen mit einem Fahrzeugrahmen und mit  
einem durch Stützstreben mit dem Fahrzeugrahmen ver-  
bundenen Fahrerschutzdach, die mit einer mit mindestens  
einer Tür versehenen Fahrerschutzkabine versehen ist,  
20 dadurch gekennzeichnet, daß die Gelenke (2, 3) einer  
Tür (13) der Fahrerschutzkabine an einem Hilfsholm  
angeordnet sind, der zumindest annähernd parallel zu  
einer Stützstrebe (15 oder 25) oder einer Strebe (6)  
anbaubar ist.
- 25 2. Arbeitsmaschine nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,  
daß der Hilfsholm Teil eines die Tür auf mindestens  
drei Seiten umgebenden Hilfsrahmens (1) ist.
- 30 3. Arbeitsmaschine nach Anspruch 1 oder Anspruch 2,  
dadurch gekennzeichnet, daß der Hilfsholm zweiteilig  
ist, wobei die beiden Teile (7, 8 und 9 oder/und 17 oder/  
und 22) zusammen auf einer Seite ein im Querschnitt  
U-förmiges Profil ergeben, dessen Basis neben der Innen-  
35 seite der Strebe (15 beziehungsweise 25 beziehungs-

- 1 weise 6) beziehungsweise des Fahrzeugrahmens angeordnet  
ist und dessen Seitenteile die Strebe (6 beziehungsweise 15  
beziehungs-  
weise 25) beziehungsweise den Fahrzeugrahmen zumindest  
teilweise umfassen.
- 5
4. Arbeitsmaschine nach einem der vorangegangenen Ansprüche,  
dadurch gekennzeichnet, daß der Hilfsrahmen (1) mittels  
einstellbarer Festlegeglieder an mindestens drei Punkten  
gegenüber dem Fahrzeugrahmen und den Fahrerschutzdach-  
10 streben (6, 15, 25) festlegbar ist.
5. Arbeitsmaschine nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet,  
daß der Zwischenraum zwischen Strebe (6 beziehungsweise 15  
beziehungsweise 25) und Hilfsrahmen (1) zumindest teilweise  
15 mit einem elastischen Dichtmittel gefüllt ist.
6. Arbeitsmaschine nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet,  
daß der Zwischenraum zwischen Strebe (6 beziehungsweise 15  
beziehungsweise 25) und Hilfsholm mit einem erstarrenden  
20 Material (22) gefüllt (vorzugsweise ausgeschäumt) ist.
7. Arbeitsmaschine nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,  
daß ein Seitenteil des Hilfsholmes (21 oder 22),  
vorzugsweise des Hilfsrahmens (1), als Befestigung für  
25 eine Scheibe (19 beziehungsweise 27) ausgestaltet ist.
8. Arbeitsmaschine nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,  
daß am Hilfsrahmen (1) eine Regenrinne (14) angeformt  
ist.
- 30
9. Arbeitsmaschine nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,  
daß der Hilfsholm beziehungsweise Hilfsrahmen (1) mit  
der Strebe (6 beziehungsweise 15 beziehungsweise 25)  
beziehungsweise zumindest einigen der Streben (6, 15  
35 und 25) durch eine Klebverbindung verbunden ist.

Kabine an einer

- 1 10. Verfahren zum Herstellen einer/Arbeitsmaschine nach  
Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der  
Hilfsholm beziehungsweise Hilfsrahmen (1) an die  
Strebe (6 beziehungsweise 15 beziehungsweise 25) be-  
5 beziehungsweise an den Fahrzeugrahmen angesetzt und  
danach eine Klebverbindung zwischen dem Hilfsholm  
beziehungsweise Hilfsrahmen (1) und der Strebe (6 be-  
ziehungsweise 15 beziehungsweise 25) beziehungsweise  
dem Fahrzeugrahmen (6) hergestellt wird.

10

15

20

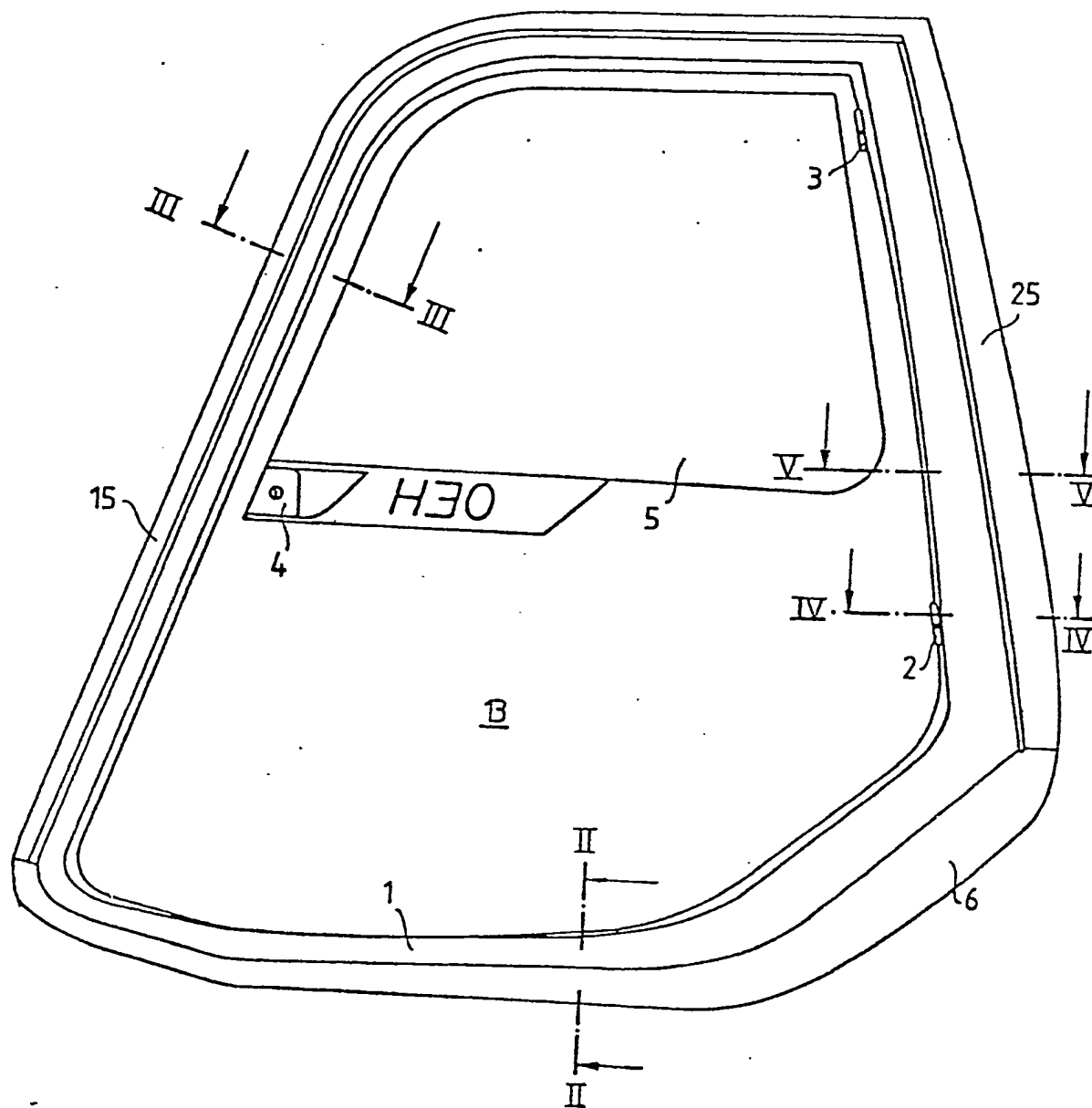
25

30

35

1/5

Fig. 1



2/5

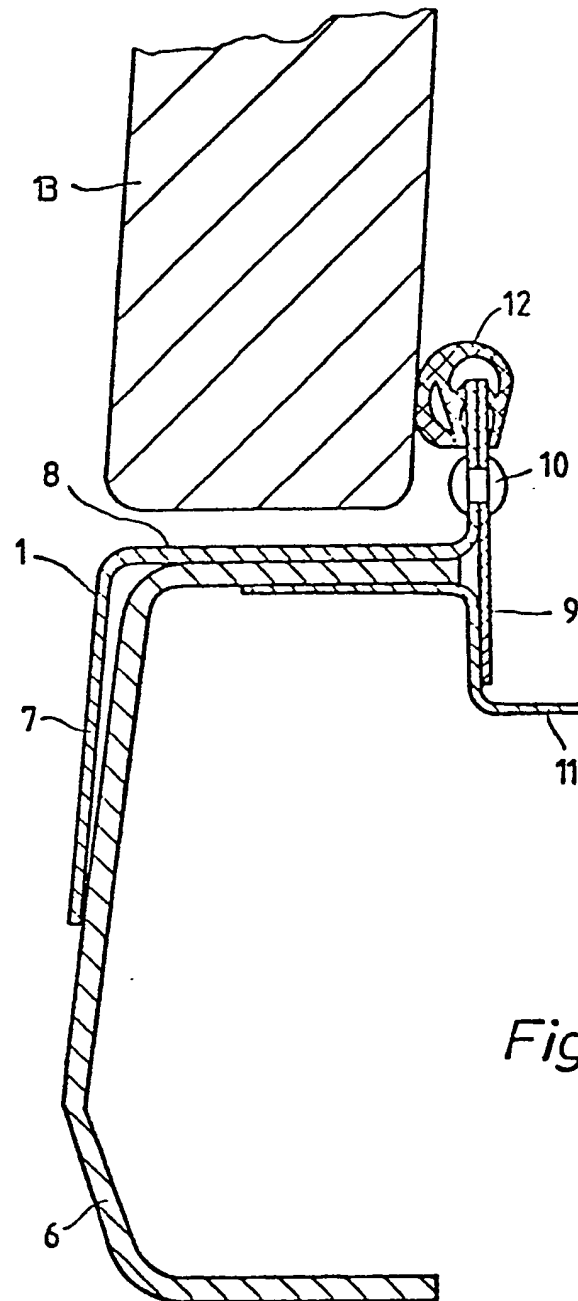


Fig. 2



3/5

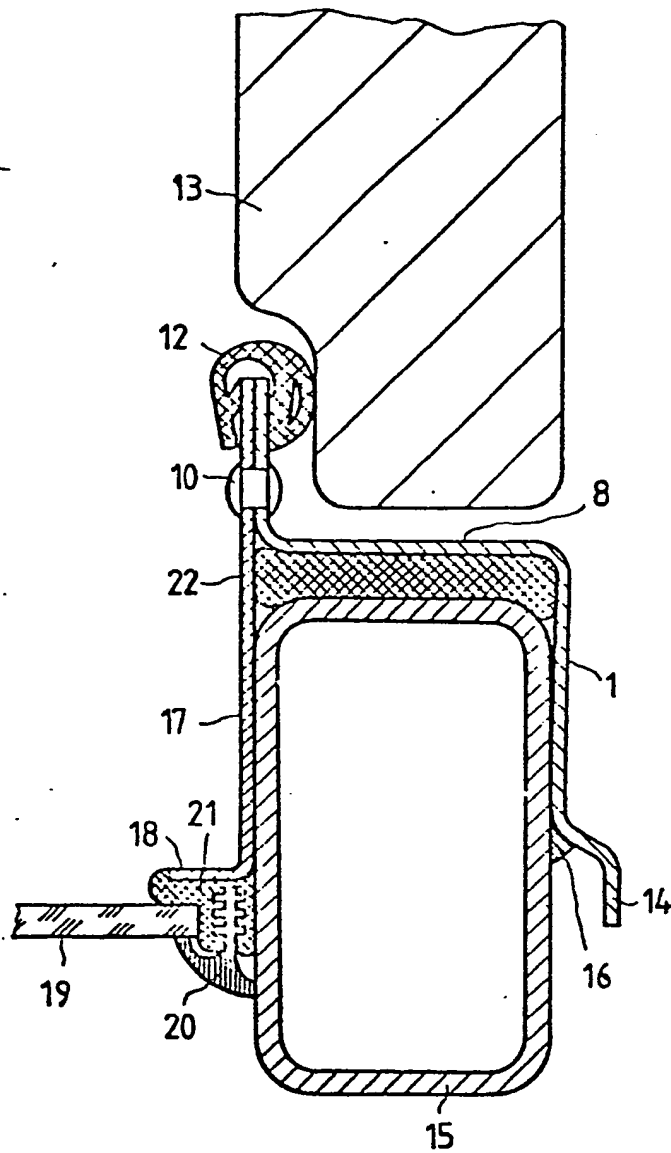


Fig. 3

4/5<sup>0152045</sup>

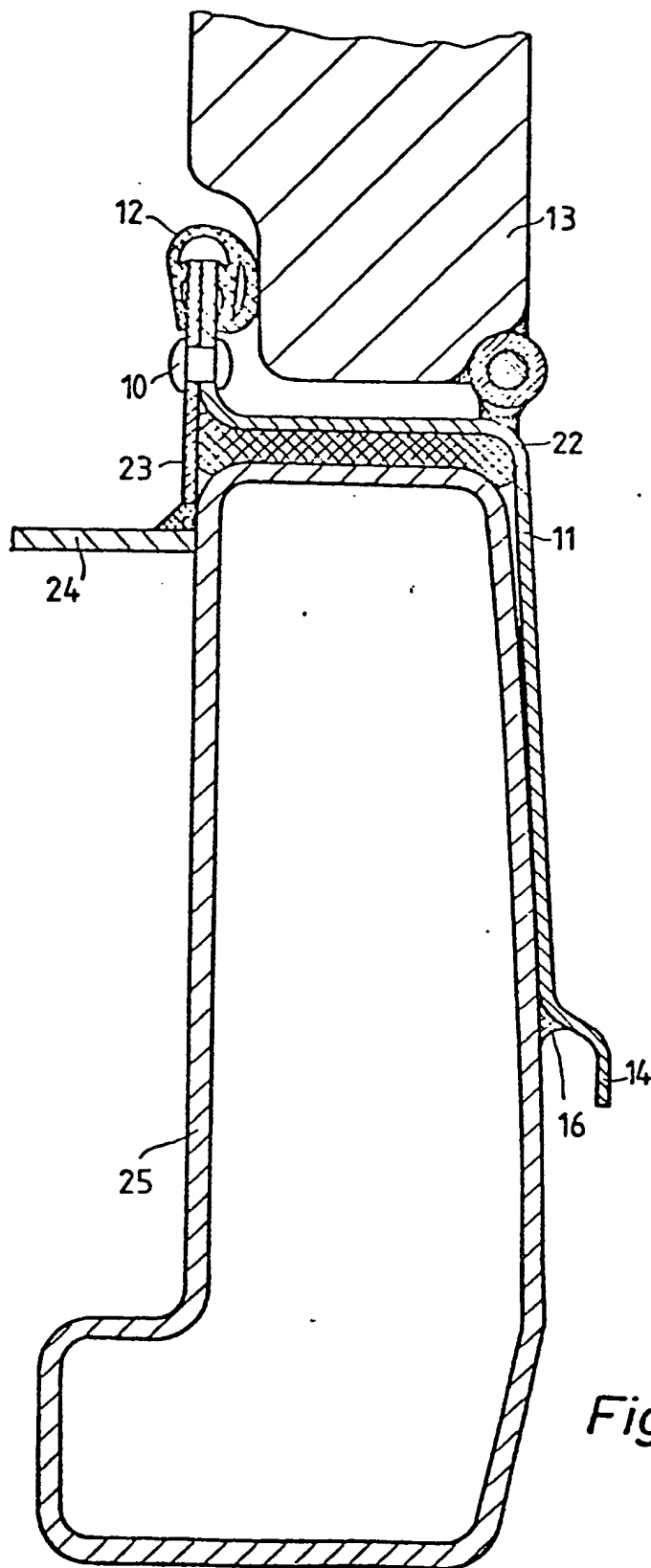


Fig. 4

5/5

0152045

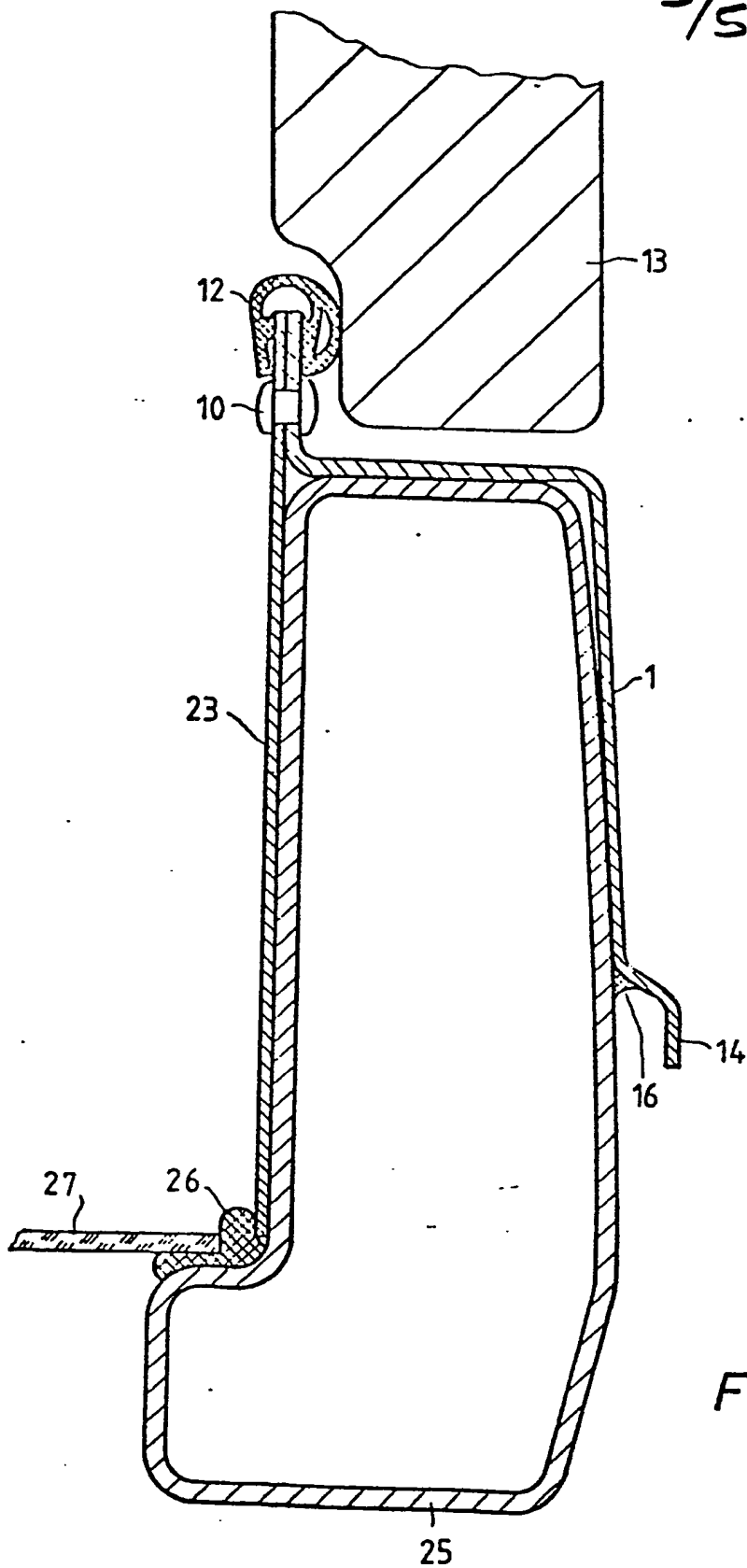


Fig. 5



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

0152045

Nummer der Anmeldung

EP 85 10 1132

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 4)
X	GB-A-2 020 609 (CASE)  * Seite 2, Zeile 96 - Seite 3, Zeile 19; Seite 3, Zeilen 111-121; Abbildungen 2, 3, 6 *	1, 2, 4, 5, 7	B 62 D 33/06 B 62 D 27/02
A	--- EP-A-0 039 071 (SAURER) * Seite 8, Zeile 23 - Seite 9, Zeile 5; Abbildungen 2, 3 *	3, 6	
A	--- FR-A-2 479 361 (DAIMLER-BENZ) * Anspruch 1; Abbildung 2 *	9, 10	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 4)
			B 62 D 33/00 B 60 J 7/00 B 62 D 27/00
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 10-05-1985	Prüfer OSBORNE J.
<div>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN</div> <div>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet</div> <div>Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie</div> <div>A : technologischer Hintergrund</div> <div>O : nichtschriftliche Offenbarung</div> <div>P : Zwischenliteratur</div> <div>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</div> <div>E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist</div> <div>D : in der Anmeldung angeführtes Dokument</div> <div>L : aus andern Gründen angeführtes Dokument</div> <div>&amp; : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</div>			

EPA Form 1503 03 82

BEST AVAILABLE COPY